

Klode Mølle – Løvel

LANDSKAB OG VISUELLE FORHOLD

Væsentlighedsvurdering ved projektændringer

Vejdirektoratet

Dato: 16. juni 2026

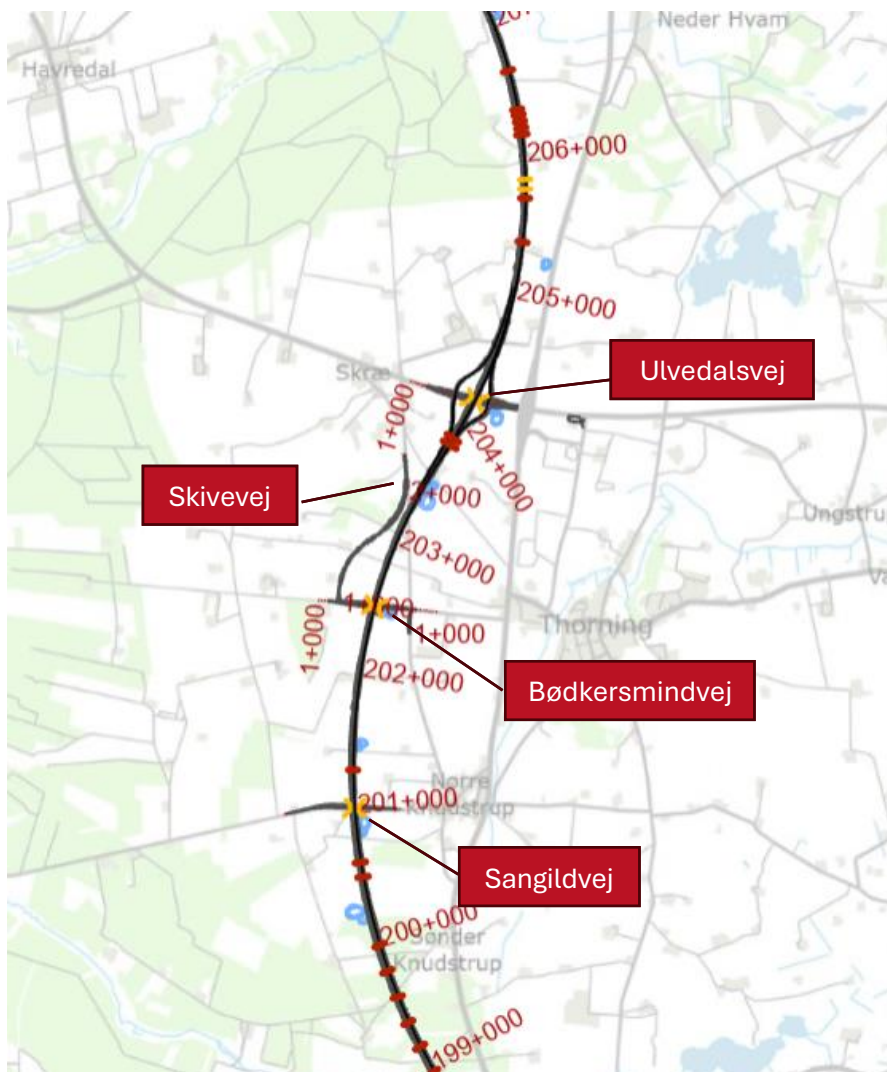
Indhold

1	Baggrund og formål	2
1.1	Vurderingsmetode	3
2	Vurdering i driftsfasen	4
2.1	St. 202: Motorvejens krydsning af Bødkersmindevej	5
2.2	St. 203: Forlægning af Skivevej	7
2.3	St. 203-204: Tilslutningsanlæg ved Ulvedalsvej	8

1 Baggrund og formål

Som følge af projektilpasninger af motorvejsstrækningen mellem Klode Mølle og Løvel, vest om Viborg, er der sket ændringer i længdeprofilen på motorvejens forløb på en strækning af ca. 8 km, mellem stationering 199 og 207. Motorvejen sænkes på hele strækningen, men ændringerne vil dog variere langs strækningen, hvor de væsentligste ændringer sker på strækningen mellem stationering 202 og 205. Her sænkes vejen 1,6 m ved Bødkersmindevej og 4,1 m ved Ulvedalsvej i forhold til det oprindelige projekt (MKV-projektet). Derudover sker der terrænbearbejdning af et eksisterende terrænspring langs Skivevej, hvor vejen sænkes ca. 1 m. Dette vurderes dog at være så lille en ændring, at det ikke har betydning for den samlede påvirkning, og ændringen er derfor ikke vurderet yderligere.

Kortet nedenfor viser en oversigt over den berørte vejstrækning.



Figur 1.1: Oversigtskort der viser det reviderede vejprojekt, hvor de største ændringer sker ved motorvejens krydsning af hhv. Ulvedalsvej og Bødkersmindevej.

Dette notat indeholder en væsentlighedsvurdering af den landskabelige påvirkning som følge af projektændringerne. Dvs. en vurdering af, om ændringerne medfører en væsentlig merpåvirkning på landskabet

set i forhold til konsekvensvurderingen af det projektforslag, som blev besluttet med anlægsloven i december 2025. Vurderingen forholder sig således til ændringer i forhold til det vedtagne projekt og ikke i forhold til eksisterende forhold.

Vurderingen forholder sig kun til ændringer i driftsfasen, da anlægsfasen ikke vurderes at ændre sig væsentligt som følge af projektilpasningerne.

1.1 Vurderingsmetode

Som baggrund for vurderingerne har Vejdirektoratet udarbejdet en række 3D visualiseringer af projektet på baggrund af en 3D model, der sammenholdes med 3D model og visualiseringerne af det godkendte vejforløb, som blev udarbejdet i forbindelse med den oprindelige miljøkonsekvensvurdering.

I miljøkonsekvensvurderingen indgår den berørte strækning i vurderingen af delstrækning 2 – Thorning landbrugslandskab ([Konsekvenser i driftsfasen - Miljøkonsekvensrapport - Klode Mølle - Løvel - Niras a/s](#)), med de ændringer, der fremgår af det reducerede projektforslag ([Technical Report](#)). Dette vil således danne afsæt for en væsentlighedsvurdering af det reviderede længdeprofil.

Til vurderingen har Vejdirektoratet udarbejdet i alt ni 3D-visualiseringer fra udvalgte standpunkter. Visualiseringerne er udvalgt med henblik på at belyse konsekvensen for landskabets karakter og visuelle forhold som følge af projektændringerne, med fokus på de visuelle ændringer:

- på tværs af landskabet, når motorvejen nedsænkes i terrænet
- af tilslutningsanlæggene ved hhv. Bødkersmindevej og Ulvedalsvej, hvor de to veje føres over motorvejen i stedet for under vejen.

Det skal bemærkes, at visualiseringerne ikke er med helt nøjagtige placeringer af standpunkter på før/efter billederne, ligesom de udelukkende har til formål at illustrere de fysiske og visuelle ændringer i landskabet, som følge af projektændringerne.

2 Vurdering i driftsfasen

Ændringerne af motorvejens længdeprofil vil samlet set betyde, at motorvejen langs den 8 km lange strækning mellem st. 199 i syd og st. 207 i nord, vil blive sænket på hele strækningen, i forhold til det oprindelige projektforslag. Ændringerne varierer langs strækningen, og vil være størst omkring krydsningen af Bødgersmindevej og Ulvedalsvej, hvor vejen sænkes til under terræn, mens ændringerne er mindre i syd og nord, hvor vejen sænkes til omkring terrænniveau, og hvor længdeprofilen nærmer sig det oprindelige projektforslag.

Motorvejen er således sænket til under terræn på store dele af den berørte strækning, i modsætning til det oprindelige projektforslag, hvor vejen var placeret på dæmning. Det betyder, at vejen i højere grad er indpasset i landskabets jævne terræn, ligesom den tidligere visuelle barriereeffekt er mindsket betydeligt. De visuelle relationer på tværs af landskabet er således i højere grad intakte ved det ændrede projektforslag, og motorvejen optræder derved generelt mindre visuelt dominerende i landskabet.

Omvendt er de eksisterende, krydsende veje, Bødgersmindevej og Ulvedalsvej i stedet hævet og opdæmmede i terrænet, og føres over motorvejen i stedet for under. Den største visuelle forandring ses, hvor motorvejen krydser Ulvedalsvej. Med projektændringen kommer tilslutningsanlægget derved til at ligge højt i terrænet, hvor det tidligere var nedsænket. Disse steder vil den visuelle ændring af projektforslaget således være størst.

Samlet set vurderes ændringerne at medføre en **ubetydelig** og således **ikke væsentlig** påvirkning, set i forhold til det eksisterende projektforslag. Påvirkningen vil dog variere let langs strækningen, hvor den stedvis vil være hhv. *positiv* eller *mindre negativ*.

Hvor motorvejen sænkes til terræn eller nedsænkes i terrænet vurderes ændringen at medføre en *positiv* påvirkning, idet motorvejens visuelle barriereeffekt i høj grad reduceres, ligesom motorvejen i større grad indpasses i landskabets eksisterende, jævne terræn.

Hvor Ulvedalsvej føres over motorvejen, og tilslutningsanlægget derved etableres på dæmningsanlæg, vurderes påvirkningen af projektændringen at være *mindre* i forhold til det oprindelige projektforslag. Dette vil også i nogen grad være tilfældet ved Bødgersmindevej, hvor den opdæmmede vej kan opleves mere markant i landskabet.

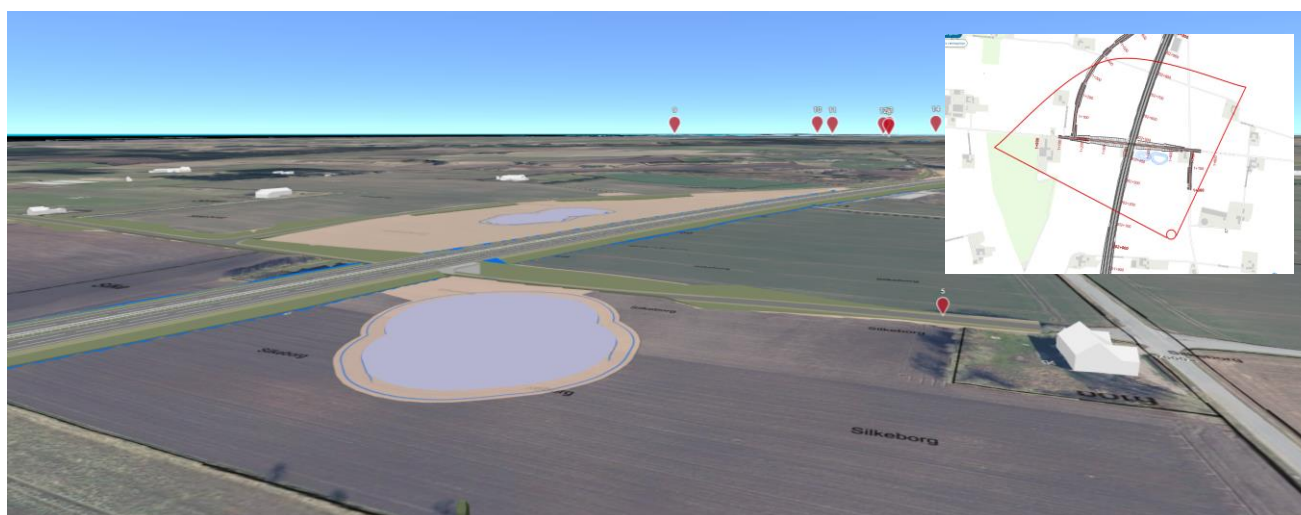
De visuelle ændringer, som følge af det ændrede længdeprofil, er beskrevet og illustreret i de følgende afsnit for områderne ved hhv. Bødgersmindevej i syd, ved Skivevejs forlægning samt ved krydsningen af Ulvedalsvej i nord.

2.1 St. 202: Motorvejens krydsning af Bødkersmindevej

Ved Bødkersmindevej ændres længdeprofilen, så motorvejen sænkes 1,6 meter, i forhold til det oprindelige projekt, mens Bødkersmindevej hæves 5,4 m, og i stedet føres over motorvejen. Dette står i modsætning til det oprindelige projekt, hvor motorvejen var hævet i terrænet og ført over Bødkersmindevej.

Visualiseringerne på Figur 2.1 og Figur 2.2 viser, hvordan ændringerne har betydning for, at motorvejen generelt opleves mindre dominerende langs strækningen, og dermed ikke i samme grad bryder de visuelle sammenhænge på tværs af landskabet, når vejen ligger i terrænet. Motorvejen fremstår ligeledes mere naturligt indpasset i det jævne terræn.

Omvendt vil Bødkersmindevej optræde mere synligt i landskabet og skabe en visuel barriereeffekt, når vejen føres over motorvejen, og derved hæves i terrænet. I det Bødkersmindevej er en lokal og mindre befærde vej vurderes den visuelle uro og barriereeffekten fra vejen dog generelt at være mindre, set i forhold til det oprindelige projekt, hvor det var motorvejen, der var hævet over terrænet.



Figur 2.1: Visualiseringen ovenfor viser krydsningen mellem motorvejen og Bødkersmindevej, hvor Bødkersmindevej føres under motorvejen i det oprindelige projekt (øverst), ligesom motorvejen er let opdæmmet i terrænet. Med projektændringerne

(nederst) er motorvejen indpasset i terrænet, mens Bødgersmindevej hæves på en langstrakt dæmning, og føres over motorvejen. Samtidig sker der en ændret placering af regnvandsbassinerne.



Figur 2.2: Visualisering set fra Bødgersmindevej fra øst mod vest, hvor projektændringerne betyder, at vejen nu føres over motorvejen i modsætning til det oprindelige projekt, hvor vejen blev ført under motorvejen. Her vil den hævede Bødgersmindevej i højere grad optræde visuelt markant i landskabet end ved det tidligere projektforslag.

2.2 St. 203: Forlægning af Skivevej

I landskabet mellem Bødgersmindevej og Ulvedalsvej, ved Skivevejs forlægning, medfører projektændringerne at motorvejen sænkes til omkring eksisterende terræn, hvor motorvejen oprindeligt var opdæmmet. Det betyder, at motorvejen i højere grad vil fremstå indpasset i landskabets eksisterende, jævne terræn, ligesom motorvejens visuelle barriereeffekt vil reduceres betydeligt. Den visuelle uro fra trafikken på motorvejen vil fortsat kunne opleves, men vurderes at fremstå mindre markant i forhold til den hævede vej. Figur 2.3 nedenfor illustrerer de visuelle ændringer, som følge af projektændringerne.



Figur 2.3: Visualisering, der viser forlægningen af Skivevej samt motorvejens forløb tværs gennem landskabet og på tværs af Skivevejs eksisterende linjeføring. I det oprindelige projektforslag ligger motorvejen på dæmning, og bryder i høj grad de visuelle relationer på tværs af landskabet. I det reviderede projekt ligger motorvejen omkring eksisterende terræn og fremstår derved i mindre grad som en visuel barriere for udsigterne på tværs af landskabet.

2.3 St. 203-204: Tilslutningsanlæg ved Ulvedalsvej

Ved Ulvedalsvej er der sket de største ændringer i forhold til det oprindelige projektforslag. Her er motorvejen sænket med 4,1 m i forhold til det oprindelige længdeprofil og føres nu under Ulvedalsvej, hvor motorvejen tidligere var ført over vejen. Det betyder også, at tilslutningsanlægget til motorvejen i stedet er hævet i terræn med opdæmning af tilslutningsvejene. Særligt det hævede tilslutningsanlæg har en større udbredelse end det oprindelige projektforslag, og vil derfor lokalt omkring anlægget opleves som en mere omfattende visuel ændring af det ellers jævne og forholdsvis åbne landskab.

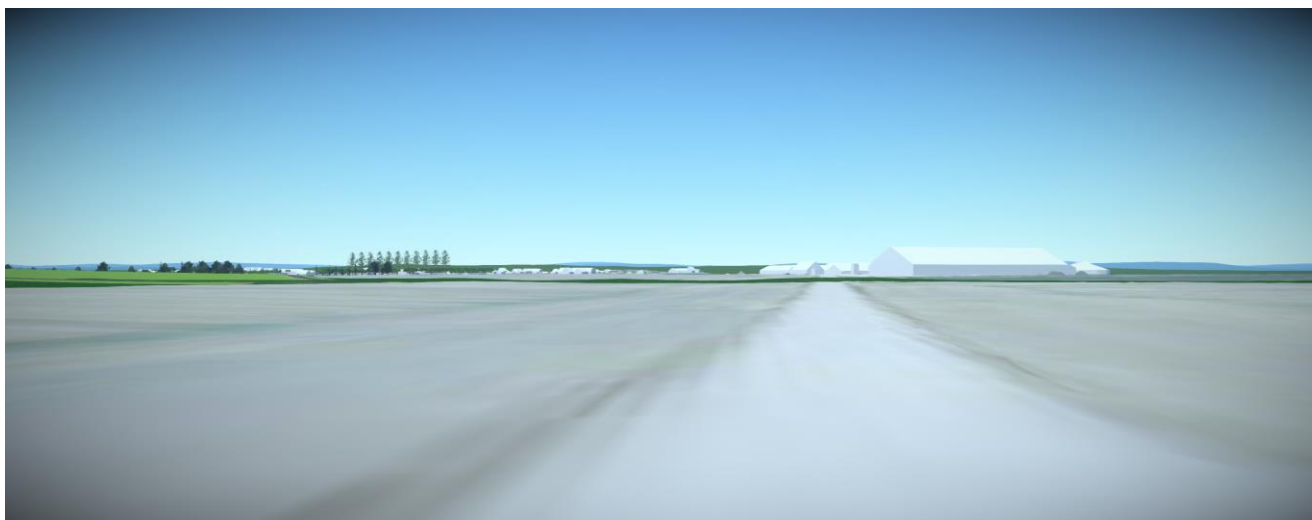
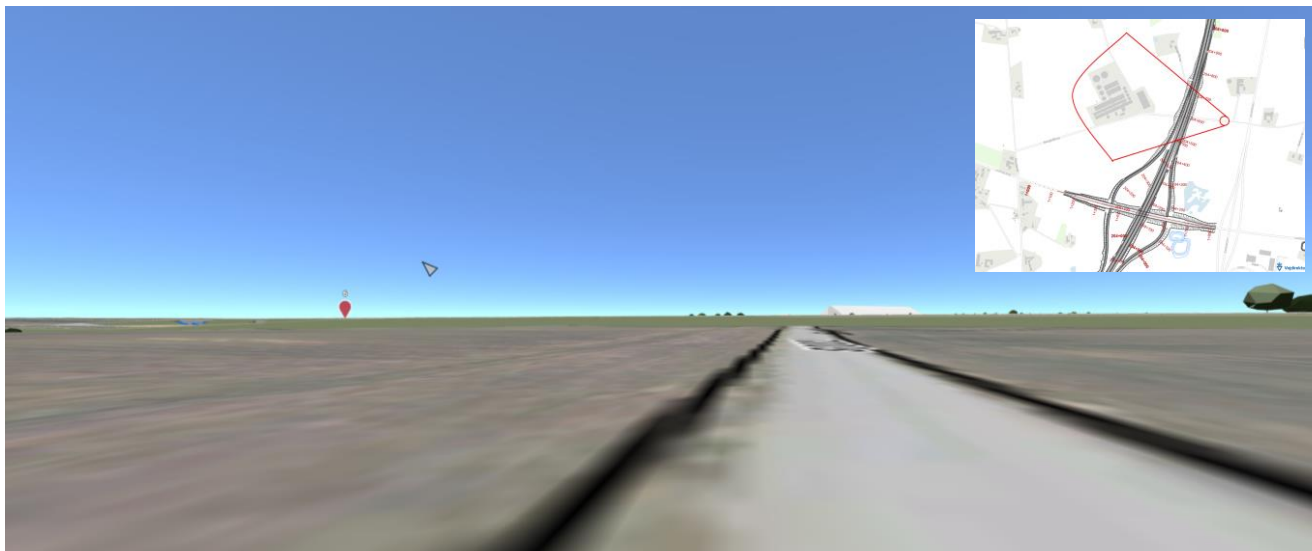
Det opdæmmede tilslutningsanlæg vil således fremstå mere visuelt dominerende end det oprindelige forslag, hvilket fremgår af visualiseringerne på Figur 2.4.



Figur 2.4: Visualisering, der viser tilslutningsanlægget ved Ulvedalsvej set fra vest mod øst. Øverste billede viser tilslutningsanlægget i det oprindelige projektforslag, hvor motorvejen var ført over Ulvedalsvej, mens nederste billede viser det reviderede projekt, hvor motorvejen modsat er ført under Ulvedalsvej. I det reviderede projekt er tilslutningsanlægget således hævet over terræn og optræder derved mere visuelt dominerende i landskabet.

Nord for Ulvedalsvej, hvor motorvejen fortsat er nedsænket i terrænet i forhold til det oprindelige forslag, betyder ændringen at der i højere grad er visuelle sammenhænge på tværs af landskabet, hvor den nedsænkede motorvej således reducerer den visuelle forstyrrelse af landskabet.

Af Figur 2.5 fremgår det, hvordan motorvejen ved det tidligere projektforslag optrådte visuelt markant i landskabet, og i høj grad slørede det bagvedliggende landskab, ligesom trafikken langs motorvejen her ved ville medføre en stor grad af visuel uro i landskabsbilledet. Med det ændrede projekt, hvor motorvejen nedsænkes i terrænet, vil motorvejen således i højere grad nedtones i landskabet, og der vil fortsat være visuelle relationer på tværs af landskabet.



Figur 2.5: Visualisering set mod vest fra Bangshåbvej, øst for den nye motorvej. Øverste visualisering viser det oprindelige projektforslag, hvor den opdæmmede motorvej i høj grad hindrede de visuelle relationer på tværs af landskabet, og derved fremstår som en visuel barriere i landskabet. Med det ændrede projektforslag er vejen sænket i terrænet, og motorvejen opleves derved mindre markant. Det sænkede vejforløb vil ligeledes reducere den visuelle uro fra trafikken på motorvejen, der i stor udstrækning vil sløres af terrænet.